



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITYसं. 11]
No. 11]

नई दिल्ली, सोमवार, जनवरी 22, 2001/माघ 2, 1922

NEW DELHI, MONDAY, JANUARY 22, 2001/MAGHA 2, 1922

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 22 जनवरी, 2001

सं. टीएमपी/83/2000-टीपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलान आदेशानुसार तूतीकोरिन पत्रन न्यास द्वारा लंगर स्थल पर अंतरित किए गए जलयानों के लिए तलमार्जन पूँजी लेवी और अंतरण प्रभारों की वसूली के संबंध में तूतीकोरिन स्टीमर एंड ट्रेस एसोसिएशन द्वारा प्रसुत अभ्याषेदन का निष्पटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएमपी/83/2000-टीपीटी

तूतीकारिन स्टीमर एंड ट्रेस एसोसिएशन(टीएसएए)

- - - - - आवेदक

बनाम

तूतीकारिन पत्रन न्यास (टीपीटी)

- - - - - प्रत्यर्थी

आदेश

(जनवरी 2001 के 5 वे दिन परित किया गया)

यह मामला तूतीकोरिन पत्रन न्यास (टीपीटी) द्वारा लंगर स्थल पर अंतरित किए गए

जलयानों के लिए तलमार्जन पूंजी लेवी और अंतरण प्रभारों की वसूली के संबंध में तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (टीएसए) से प्राप्त अभ्यावेदन से संबंधित है ।

2. इस प्राधिकरण ने 2 जून 2000 को पत्तन द्वारा वहन किए गए तलमार्जन पूंजी पर हुए व्यय की पूर्ति के लिए बर्थों - वीओसी-III, वीओसी IV, कोयला जेटी I, II, तेल जेटी और कंटेनर बर्थ नं 0 7 का उपयोग करने वाले सभी जलयानों पर लागू बर्थ किराये, संचालन शुल्क और पत्तन देय शुल्क के 50% की वसूली के अनुमोदन का आदेश पारित किया था ।

3. टीएसए ने अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित उल्लेख किया है :-

- (i) टीपीटी पूरे संचालन शुल्क और पत्तन देय शुल्क गहरे तल बर्थ के अधिभोग के टिनों के लिए बर्थ किराये के लिए पूरी तलमार्जन पूंजी लेवी वसूली कर रहा है । इससे तूतीकोरिन समुद्री प्रभार भारत में अन्य पत्तन न्यासों की अपेक्षा काफी अधिक हो गए हैं । जिन जलयानों के माल बोट खाली करने या भरने के सीमित प्रचालन के लिए गहरे तल की आवश्यकता होती है उनके मामले में पर्याप्त विचार किया जाए क्योंकि ये जलयान यथास्थिति आवक या जावक संचालन के विशिष्ट प्रयोजन से ही गहरे तल का उपयोग करेंगे । ऐसे जलयानों के लिए संचालन और पत्तन देय शुल्क के 50% पर ही तलमार्जन पूंजी लेवी लागू होनी चाहिए ।
- (ii) माल बोट खाली करने या भरने के लिए एक बर्थ से दूसरे बर्थ में जलयानों का अंतरण किए जाने के मामले में, टीपीटी बेसिन के अंदर जलयानों के अंतरण के लिए अंतरण प्रभारों में छूट देने के लिए सहमत है । परंतु यदि किसी कारण से बर्थ तत्काल उपलब्ध नहीं होती है, और यदि जलयान को पुनः बर्थ पर लाने के लिए बाहरी लंगर रथल पर अंतरित करना आवश्यक होता है तो पत्तन पूरा संचालन शुल्क और पूरी तलमार्जन पूंजी लेवी वसूल करता है । पत्तन संचालन प्रशुल्क में चूंकि अंतरण प्रभार भी शामिल है अतः और अतिरिक्त संचालन प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे ।

4. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 21 जुलाई 2000 को टीपीटी में की गई । संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए :-

तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (टीएसएए)

हमसे माल बोट को भरने/खाली करने के लिए और पत्तन सुविधा के अनुसार लंगर स्थल पर ले जाने के लिए अंतरण प्रभार न लिए जाएं ।

तूतीकोरिन पत्तन न्यास

- (i) बेसिन के अंदर संचलन को अंतरण के अंतर्गत शामिल किया जाए और एक बर्थ से दूसरे बर्थ में संचलन को भी अंतरण माना जाए ।
- (ii) टीएएमपी द्वारा बेसिन के अंदर एक अंतरण को शामिल करने के लिए संचालन को परिभाषित किया जाना चाहिए ।

भारतीय राष्ट्रीय पोत स्वामी संघ

अंतरण को परिभाषित करने वाले एमओपीटी के लिए निर्धारित मॉडल को अपनाएं ।

5. सभी प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को और टीपीटी को अपनी- अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत करने के लिए 30 सितंबर 2000 तक का और समय दिया गया । उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

अखिल भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग चैम्बर

- (i) टीपीटी पर जलयानों के लिए अंतरण प्रभारों की दरें बर्थ में कार्य करते समय जलयानों के संभाव्य अंतरण को ध्यान में रखकर निर्धारित की गई है । लंगर स्थल में जाने और वापस आने वाले जलयानों के अंतरण के संबंध में पर्याप्त विचार किया गया है । संचालन शुल्क प्रभारों में अंतरण प्रभार भी शामिल है ।

- (ii) जलयान का अंतरण मुख्यतया निर्यात कार्गो के लदान के मामले में उथले तल बर्थ से गहरे तल बर्थ में, या आयात कार्गो के उतारने के मामले में गहरे तल बर्थ से उथले तल बर्थ में या उपयुक्त बर्थ उपलब्ध न होने के कारण या फिर किसी अन्य कारण से बर्थ से लंगर स्थल से बर्थ में किया जाता है ।
- (iii) उर्वरको/पोटाश आदि से लदे आयात जलयानों को सीधे गहरे तल बर्थ में ले जाया जाता है और बाद में आवश्यक होने पर अन्य बर्थों में अंतरित किया जाता है जिसके लिए कोई अंतरण प्रभार नहीं लिया जाता ।
- (iv) परतु निर्यात कार्गो का लदान करने वाले जलयानों को गहरे तल बर्थ के लिए अनुरोध करने पर भी कभी-कभी बर्थ उपलब्ध न होने के कारण शुरू में किसी भी बर्थ में ले जाया जा सकता है और बाद में गहरे तल बर्थ में अंतरित कर दिया जाता है । ऐसे मामलों में स्टीमर स्वामियों का कोई दोष न होने पर भी जलयान को लंगर स्थल में ले जाने और वापस लाने के लिए पत्तन द्वारा अतिरिक्त अंतरण प्रभार वसूल करने का कोई औचित्य नहीं है ।
- (v) स्टीमर स्वामियों को उस स्थिति में काफी बड़ी मात्रा में खर्च वहन करना पड़ता है जब उनके जलयान लंगर स्थल पर निष्क्रिय खड़े रखे जाते हैं । पत्तन को जलयान के पहुंचते ही उपयुक्त बर्थ उपलब्ध करानी चाहिए जिससे लंगर स्थल पर अंतरण या इंतजार न करना पड़े । इससे समय और पैसा दोनों की बचत होगी ।
- (vi) सुविधाजनक बर्थ के अभाव में पहले या बाद में लंगर स्थल पर अंतरित करने और वहां से वापस लाने के लिए कोई अंतरण प्रभार नहीं किया जाना चाहिए ।

पीएसए एसआईसीएएल

- (i) विभिन्न पत्तनों पर वसूल किए जाने वाले जलयान संबंधी प्रभारों की तुलनात्मक स्थिति यह दर्शाने के लिए प्रस्तुत की गई है कि तूतीकोरिन पत्तन कोचीन, चेन्नई, जेएनपीटी और कोलंबो पत्तनों की तुलना में सबसे महंगा है ।
- (ii) हालांकि तूतीकोरिन कंटेनर टर्मिनल ने सीधे जलयानों को आमंत्रित करने के लिए कुछ नई सेवाएं शुरू करने की व्यवस्था की है लेकिन दूसरे टर्मिनलों से जलयान संबंधी प्रभार बहुत अधिक होने के कारण तूतीकोरिन पत्तन पर इस आमंत्रण का विरोध करने का निर्णय किया है ।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया

- (i) मुख्य तलमार्जन पूँजी के वित्तीयन के लिए पृथक शुल्क वसूल करने का कोई औचित्य नहीं है और इसीलिए प्रभार की मात्रा उचित है या नहीं इस पर कोई टिप्पणी देना संभव नहीं है ।
- (ii) पूँजीगत परियोजनाएं जैसे तलमार्जन पूँजी देश की बुनियादी सुविधा का अभिन्न अंग है और इसीलिए इसका वित्तीयन प्रयोक्ताओं से सीधे प्रभारित करने के बजाय केंद्रीय निधि से होना चाहिए । केंद्रीय निधि से निरंतर सब्सिडी देते रहना हमेशा व्यावहारिक और वांछनीय नहीं होता और इसलिए निजीकरण के वर्तमान परिदृश्य में इस प्रकार के निवेश को निवेश माना जाना चाहिए । इससे उन्हें सीधे वसूली के बजाय अतिरिक्त कारोबार के रूप में फायदा पहुंचेगा ।
- (iii) तलमार्जन लेवी के मामले में यह एकदम स्पष्ट है कि कुल मिलाकर पत्तन को फायदा मिलेगा । तलमार्जन लेवी से मुख्य लाइन जलयानों को प्रोत्साहन मिलेगा और परिणामस्वरूप भारकों (फीडरों) को प्रोत्साहन मिलेगा । अतः इस प्रकार का यदि कोई प्रभार वसूल किया जाना हो तो वह सभी प्रयोक्ताओं पर लागू होना चाहिए ।
- (iv) पत्तन को संयुक्त संचालन शुल्क अपनाना चाहिए जिसके अंतर्गत उसकी सभी प्रचालन अपेक्षाओं के समायोजन के लिए आवश्यक सभी संचलन शामिल हों । सामान्य संचालन शुल्क के साथ-साथ अंतरण प्रभार की भी वसूली तर्कसंगत नहीं है ।

कस्टम्स लाइसेंस एजेंट्स एसोसिएशन

- (i) टीपीटी द्वारा बड़े-बड़े जहाजों को आकर्षित करके व्यापार को और अधिक बढ़ाने तथा उससे अधिक राजस्व प्राप्त करने के लिए पूँजीगत तलमार्जन का व्यय वहन किया गया था । अतः यह व्यय टीपीटी को ही वहन करना चाहिए और यदि इसकी वसूली करनी ही है तो इसकी वसूली 8.24 मीटर गहरे तल में जाने वाले जलयानों पर की जानी चाहिए क्योंकि वही जलयान इसके लाभार्थी हैं ।
- (ii) पृथक से अंतरण प्रभार वसूल नहीं किए जाने चाहिए क्योंकि इसका अधिकार प्राप्त समिति की सिफारिशों के अनुसार समेकित संचालन प्रभार में पहले ही विलय किया जा चुका है और न्यासी बोर्ड की बैठक में इसे अनुमोदित भी किया जा चुका है ।

तूतीकोरिन स्टीवब्लॉर्स एसोसिएशन

- (i) उन्होंने कस्टम्स लाइसेंस एजेंट्स एसोसिएशन द्वारा दी गई टिप्पणियों को ही दुहराया है।
- (ii) टीपीटी ने अभी हाल में पत्तन प्रभारों को संशोधित किया है इसका टीपीटी में जलयान के आवागमन पर निश्चित रूप से प्रभाव पड़ेगा।
- (iii) माल बोट खाली करने या भरने वाले जलयानों पर शुल्क वास्तविक बर्थ किराया दिनों के लिए प्रभारित किया जाना चाहिए। पत्तन देय शुल्क और संचालन प्रभार पर तलमार्जन पूजी लेवी टीएसपी द्वारा किए गए निर्णय के अनुसार तटीय व्यापार को विदेशी व्यापार में बदलने वाले जलयानों के लिए लोगू सिद्धांतों के आधार पर वसूल की जानी चाहिए।
- (iv) कार्गो पर भाड़ा दर बढ़ने, साथ ही घाटा भाड़ा बढ़ने के कारण दुगुना कर लग जाता है।

भारतीय जहाजरानी नियम लिंग

- (i) उन्होंने टीएसएए के विचारों का पूरा समर्थन किया है।
- (ii) चेन्नई पत्तन में, संचालन शुल्क में आवक एवं जावक संचालन तथा अंतरण प्रभार भी शामिल है। जब कोई अतिरिक्त अंतरण प्रभार लागू ही नहीं है तब पत्तन को लंगर स्थल पर जाने और वापस बर्थ में आने वाले जलयानों पर अंतरण प्रभार वसूल नहीं करना चाहिए।

तूतीकोरिन पत्तन न्यास

- (i) विशिष्ट प्रयोजनों जैसे माल बोट खाली करने या भरने के प्रयोजन से गहरे तल बर्थ का उपयोग करने वाले जलयानों के लिए रियायती तलमार्जन लेवी से संबंधित विषय पर संयुक्त सुनवाई में चर्चा की गई और प्राधिकरण ने विस्तृत जांच के बाद आदेश दिया कि प्रयोग का स्वरूप चाहे जो भी हो तलमार्जन लेवी का पूरा भुगतान किया जाएगा। तदनुसार पत्तन लेवी वसूल कर रहा है इसलिए विशिष्ट प्रचालनों के लिए रियायती लेवी की टीएसएए की मांग का कोई औचित्य नहीं है।
- (ii) वर्ष 1989 में पत्तन प्रशुल्क को युक्तिसंगत बनाते समय अंतरण और कर्षण प्रभारों को समेकित संचालन शुल्क में शामिल कर दिया गया था। हालांकि टीपीटी के दरों के मान में अंतरण की कोई परिभाषा नहीं दी गई है तथापि बंदरगाह के अंदर

जलयानों के संचलन को अंतरण माना जाता है और पत्तन एक बर्थ से दूसरे बर्थ में जलयानों के अंतरण के लिए कोई अंतरण प्रभार वसूल नहीं करता । परंतु जलयानों का बाहरी लंगर स्थल पर अंतरण और उसे वापस बर्थ में लाना अंतरण नहीं है क्योंकि यह पूरा संचालन कार्य है । इसमें अतिरिक्त संचालन कार्य शामिल है और इसीलिए पत्तन जलयान को बाहरी लंगर स्थल पर ले जाने और उसे वापस बर्थ में लाने के लिए पूरा संचालन प्रभार वसूल करता है । संचालन का मुख्य कार्य जलयान को बाहरी लंगर स्थल से बर्थ में लाना और बाहरी लंगर स्थल पर वापस ले जाना है और इसीलिए यह अंतरण निःशुल्क नहीं हो सकता ।

(iii) चूंकि अंतरण की परिभाषा के बारे में और अंतरणों की संख्या के बारे में दरों के मान में कोई प्रावधान नहीं है अतः उपयुक्त आदेश जारी किया जा सकता है ।

6. टीएसएए ने अपने 30 सितंबर 2000 के पत्र द्वारा निम्नलिखित मुद्दों को पुनः विचारार्थ प्रस्तुत किया :-

(i) टीपीटी द्वारा वहन किया गया पूँजीगत व्यय विकास कार्यक्रम का अंग है और इसीलिए विकासशील पत्तन के लिए आवश्यक है । इसका बोर्ड प्रयोक्ताओं पर नहीं डाला जा सकता और इसी लिए 50% की लेवी स्वीकार्य नहीं है ।

(ii) पत्तन को पत्तन की आवश्यकता वाले 8.23 मीटर से कम गहरे तल का प्रयोग करने वाले जलयानों के लिए तलमार्जन पूँजी लेवी वसूल नहीं करनी चाहिए । 8.23 मीटर से अधिक तल का प्रयोग करने वाले जलयानों से मामूली लेवी वसूल की जा सकती है ।

(iii) पत्तन प्रशुल्क के समूहीकरण और सरलीकरण के लिए गठित निदेशक दल की सिफारिशों के आधार पर टीपीटी ने अपनी 30 अक्टूबर 1985 को हुई बोर्ड की बैठक में यह अनुमोदित किया था कि जलयानों के अंतरण पर कोई पृथक प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा । टीपीटी ने अभी तक इसका पालन किया है । परंतु बाद में टीपीटी यह तर्क देकर अंतरण प्रभारों की मांग कर रहा है कि दरों के मान में अंतरण प्रभारों के समामेलन का कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं है । प्रशुल्क में बोर्ड के कार्यवृत्त को सही प्रकार से शामिल न करने की गलती के लिए प्रयोक्ताओं से कर वसूल नहीं किया जा सकता ।

7. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :-

(i) आवेदक तथा अन्य प्रयोक्ता संगठनों ने तलमार्जन शुल्क से संबंधित व्यय की पूर्ति के लिए पृथक शुल्क वसूलने के औचित्य के मुद्दे को उठाया । कुछ प्रयोक्ताओं ने

भी 8.24 मीटर से अधिक तल का प्रयोग करने वाले जलयानों से वसूली को प्रतिबंधित करने का अनुरोध किया है।

टीपीटी पर तलमार्जन पूँजी लेवी लगाने से संबंधित मामले का इस प्राधिकरण ने अपने 2 जून 2000 के आदेश के द्वारा पहले ही निपटान कर दिया है। इस आदेश में प्रयोक्ताओं से प्रभारित किए जाने वाले लेवी के औचित्य, उसकी मात्रा और भाग के बारे में विस्तार से चर्चा की गई है। अब इस समय उठाए गए मुद्दे प्रयोक्ताओं द्वारा पहले से ही की गई आपत्तियों की पुनरावृत्ति है जिन पर इस प्राधिकरण द्वारा टीपीटी द्वारा वहन की गई तलमार्जन पूँजी लागत की पूर्ति करने के लिए पृथक लेवी वसूलने का आदेश देते समय विचार किया जाना चाहिए। इस समय प्रयोक्ताओं द्वारा आदेश में किसी नई बात या भूल-चूक की बात नहीं उठाई गई है। अतः इस प्राधिकरण के 2 जून 2000 को पारित किए गए पूर्व आदेश पर पुनर्विचार किए जाने की मांग का कोई औचित्य नहीं है।

(ii) इस प्राधिकरण के समक्ष समाधान हेतु मुद्दा यह है कि आवेदन में वर्णित परिस्थितियों में जलयानों का अंतरण पत्तन की सुविधा के लिए है या नहीं, और यदि यह पत्तन की सुविधा के लिए नहीं है तो क्या पृथक प्रभार देय है?

संयोग से टीपीटी ने प्राधिकरण से दरों के मान में अंतरण की परिभाषा को स्पष्ट करने का भी अनुरोध किया है।

(iii) तलमार्जन शुल्क से 8.24 मीटर से अधिक तल का प्रयोग करने वाले जलयानों को यथास्थिति माल बोट को खाली करने या भरने के प्रयोजन से उथले एवं गहरे तल बर्थों के बीच अंतरित किया जाता है। यह अंतरण प्रचालन इसलिए होता है कि टीपीटी में सभी बर्थ एक जैसे तल वाले नहीं हैं। एक श्रेणी के बर्थों में कार्गो प्रचालन के पूरा हो जाने पर जलयान को तब तक इंतजार करना पड़ता है जब तक दूसरे बर्थ उसके अधिभोग के लिए तत्काल उपलब्ध न हो। यह इंतजार मूल बर्थ पर भी करना पड़ सकता है और लंगर स्थल पर भी। यदि जलयान प्रचालनों के पूरा होने के बाद भी बर्थ को धेरे रहता है तो यह दूसरे जलयान के लिए बाधक बन जाता है जिससे प्रचालन शुरू करने के लिए बर्थों का इंतजार करना पड़ सकता है। जहां तक पत्तन का संबंध है, वह बर्थ किराया वसूल करता रहता है क्योंकि उनमें से किसी एक जलयान ने उसकी बर्थ को धेरे होता है।

परंतु इस दुर्लभ संसाधन का अर्थव्यवस्था के सर्वोत्तम हित में अधिक से अधिक प्रयोग किया जाता है। अतः पत्तन किसी भी जलयान को प्रचालन पूरा हो जाने के बाद बर्थ में बेकार खड़े रहने की ऐसी स्थिति में अनुमति नहीं दे सकता जब किसी जलयान को उस बर्थ की तत्काल आवश्यकता हो। यदि ऐसी अनुमति दी जाती है तो उसका आगे चलकर परिणाम यह होगा कि बर्थ को पहले से ही अधिक से

अधिक घेर कर रखा जाएगा और इससे पोत स्वामियों को अधिक लागत वहन करनी पड़ेगी । इसके अलावा जलयान भी बर्थ किराया देकर बर्थ में बेकार खड़े रहना पसंद नहीं करेगा जब कि लंगर स्थल का शुल्क काफी सस्ता है ।

उपर्युक्त परिस्थितियों में, जलयान को बाद में पुनः बर्थ में लाने के लिए लगर स्थल पर अतरित करने को पत्तन की सुविधा हेतु अंतरण के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता ।

(iv) टीएसएस का दावा है कि अंतरण प्रभार संचालन शुल्क में शामिल है अतः जलयान के लगर स्थल पर ले जाना और वहां से वापस बर्थ में आना निःशुल्क होना चाहिए । परंतु टीपीटी ऐरो मामलों में पूरा संचालन शुल्क वसूल करता है ।

टीएसएस ने यह दर्शाने वाले रिकार्ड प्रस्तुत किए हैं कि टीपीटी बोर्ड ने अक्टूबर 1985 में जलयानों के संचालन प्रभार से जुड़े विभिन्न पक्षों को समेकित करने और संयुक्त संचालन शुल्क वसूल करने की पत्तन प्रक्रिया के सरलीकरण के लिए भारत सरकार द्वारा नियुक्त निदेशक ग्रुप की सिफारिशों को स्वीकार कर लिया था । तदनुसार अंतरण प्रभारों का संचालन शुल्क में विलय कर दिया गया है और इसीलिए संचालन शुल्क में अंतरण प्रभार भी शामिल है ।

टीपीटी ने इस स्थिति से इनकार नहीं किया है । उसने यह भी उल्लेख किया है कि 1989 में पत्तन प्रशुल्क को युक्तिसंगत बनाते समय अंतरण और कर्षण प्रभारों को संचालन शुल्क में शामिल कर दिया गया था । पत्तन ने यह तर्क दिया है कि अंतरण का अर्थ जलयानों का एक बर्थ से दूसरे बर्थ में जाना है । परंतु जलयानों को लंगर स्थल में ले जाना और वापस बर्थ में लाना अंतरण नहीं है क्योंकि यह पूरा संचालन कार्य है । पत्तन किसी भी स्थिति में एक बर्थ से दूसरे बर्थ में जलयानों के संचलन के लिए अंतरण प्रभार वसूल नहीं करता ।

निदेशक ग्रुप की संबंधित सिफारिश पुनः प्रस्तुत है :-

अंतरण प्रभार : इराका अवसर तब आता है जब जलयानों को एक बर्थ से दूसरे बर्थ में अंतरित किया जाता है । जलयानों का अंतरण अधिकतर पत्तन की प्रचालन आवश्यकताओं और कभी-कभी पोत स्वामियों की सुविधा के लिए होता है । अंतरण का काम विशेषकर कलकत्ता और कोचीन में सबसे ज्यादा होता है । पत्तनों से प्राप्त उत्तरों और आकड़ों का विश्लेषण करने से पता चलता है कि अंतरण का काम मुख्यतया पत्तन की प्रचालन अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए किया जाता है । अत पृथक से अंतरण प्रभार वसूल करने का कोई औचित्य नहीं है । तदनुसार निदेशक ग्रुप सिफारिश करता है कि अंतरण प्रभारों को संचालन प्रभार के साथ ही एकीकृत किया जाए ।"

सिफारिश की भाषा में स्पष्ट रूप से सुझाव दिया गया है कि अंतरण प्रभारों का संचालन प्रभार के साथ विलय करना जलयान के एक बर्थ से दूसरे बर्थ में अंतरण के संबंध में प्रासंगिक है। अधिक से अधिक इसका अर्थ जलयानों के गोदी बेसिन में संचलन से है। ऐसा होने से टीपीटी द्वारा वसूल किए जाने वाले संचालन प्रभार में बेसिन के भीतर आवक और जावक संचालन तथा अंतरण प्रभार भी शामिल हैं। इसका तार्किक परिणाम यह है कि जलयानों का लंगर स्थल जाना और वापस आना संचालन शुल्क के अंतर्गत 'अंतरण' नहीं हो सकता; और इसलिए यदि यह पत्तन की सुविधा के लिए नहीं है तो यह प्रचालन पृथक से प्रभार योग्य है।

उपर्युक्त विचास-विमर्श के प्रकाश में पत्तन का यह तर्क कि जलयानों का लंगर स्थल में अंतरण पूरा संचालन कार्य है, स्वीकार्य है। पत्तन ऐसे प्रचालन के लिए पूरा संचालन प्रभार लेने का हकदार है।

(v) टीपीटी ने अंतरण को परिभाषित करने और निःशुल्क अंतरणों की संख्या विनिर्दिष्ट करने का अनुरोध किया है।

उपर्युक्त पैरा 7 (iv) में स्पष्ट की गई स्थिति को देखते हुए संचालन शुल्क में शामिल अंतरण के बारे में गोदी बेसिन के भीतर जलयानों के संचलन के संदर्भ में निर्णय लिया जाना है।

पत्तन का इस प्रकार के अंतरणों को निःशुल्क करने का विचार गलत है। इन अंतरणों की लागत संचालन शुल्क में शामिल है। पर्याप्त विचार करने के बाद यह उल्लेखनीय है कि जलयान के पत्तन में रहरने के दौरान यदि कोई अंतरण आवश्यक न हो तो जलयान संचालन शुल्क में रिबेट का दावा नहीं कर सकता। यह तो अनुषंगी सेवा है जो स्थिति उत्पन्न होने पर ही उपलब्ध कराई जाएगी।

संयुक्त संचालन शुल्क में शामिल अंतरण असीम नहीं हो सकते। मुख्य पत्तनों में इस संबंध में एक जैसी पद्धति नहीं अपनाई जाती। संचालन शुल्क में शामिल अंतरण और अंतरणों की संख्या को परिभाषित करने की आवश्यकता है। पत्तन की सुविधा के कारण अंतरण को भी परिभाषित करना आवश्यक है।

संचालन और अंतरण की समान परिभाषा का निर्धारण चूंकि इन कार्यों के वर्तमान प्रशुल्क के समायोजन के साथ-साथ किया जाना है अतः इस प्राधिकरण ने इस संबंध में पत्तनों से परामर्श करने की कार्रवाई पहले ही शुरू कर दी है। इस प्रक्रिया को सामान्य अंगीकरण आदेश का रूप देने में कुछ महीने लग सकते हैं। टीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह तब तक जलयानों के एक बर्थ से दूसरे बर्थ में जाने

के लिए, भले ही ऐसे संचालनों की सख्त चाहे जितनी हो, पृथक अंतरण प्रभार वसूल न करने की मौजूदा परंपरा जारी रखे।

8. परिणामस्वरूप और उपर्युक्त तर्कों तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण टीपीटी में जलयानों के लंगर स्थल तक जाने और पुनः बर्थ में आने के लिए तलमार्जन पूँजी लेती और अतिरिक्त संचालन शुल्क की वसूली के विरोध में प्रस्तुत टीएसएए के आवेदन को अस्वीकार करता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन सं. III/IV/143/असा०/2000]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

New Delhi, the 22nd January, 2001

No. TAMP/83/2000-TPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation submitted by the Tuticorin Steamer Agents' Association regarding collection of capital dredging levy and shifting charges for vessels shifted to anchorage by the Tuticorin Port Trust, as in the Order appended hereto :

SCHEDULE

Case No. TAMP/83/2000-TPT

The Tuticorin Steamer Agents' Association (TSAA) ... **Applicant**

Vs

The Tuticorin Port Trust (TPT) ... **Respondent**

ORDER
(Passed on this 5th day of January 2001)

This case relates to a representation from the Tuticorin Steamer Agents' Association (TSAA) regarding collection of capital dredging levy and shifting charges for vessels shifted to anchorage by the Tuticorin Port Trust (TPT).

2. This Authority had passed an order on 2 June 2000 approving a levy of 50% of the applicable Berth Hire, Pilotage fee and Port dues on all vessels using Berths VOC III, VOC IV, Coal Jetty I, II, Oil Jetty and Container Berth No.7 at the TPT to cover the expenditure on capital dredging incurred by the Port.

3. The TSAA has stated the following in its representation:

- (i). The TPT is collecting dredging levy in full on the entire pilotage and port due and berth hire for the number of days of occupation of the deep draft berth. This has made the Tuticorin Marine charges higher than those at other major ports in India. Due consideration may be given for the vessels requiring deep draft for limited operation of lightering or topping up as these vessels will utilise deep draft only for specific purpose either for inward or outward pilotage as the case may be. The dredging levy should be applied on 50% of pilotage and port due for such vessels
- (ii). In case of shifting of vessels from berth to berth – either for topping up or lightering, the TPT has agreed to exempt shifting charges for shifting of vessels within the basin. However, if for any reasons, the berths are not available immediately, and if the vessel is required to be shifted to outer anchorage for re-berthing, the port is collecting full pilotage and also dredging levy in full. Additional Pilotage charges shall not be levied as the Port Pilotage tariff includes an element of shifting charges.

4. A joint hearing in this case was held at the TPT on 21 July 2000. Following submissions were made in the joint hearing:-

Tuticorin Steamer Agent's Association (TSAA)

Do not charge us for shifting for topping-up/lightening and for movement to anchorage at Port's convenience.

Tuticorin Port Trust

- (i). Movement within the basin has to be covered by 'shift' and even inter-berth movement has to be seen as shift.
- (ii). The TAMP should define Pilotage to include one shifting within the basin.

Indian National Shipowners' Association

Please go by the model prescribed for MOPT defining 'Shifting'.

5. Further time upto 30 September 2000 was allowed to all users / representative bodies of port users and the TPT to file their written comments. Comments received from them are summarised below:

All India Chamber of Commerce and Industries

- (i). Rates of shifting charges for vessels at the TPT have been fixed taking into account all the probable shiftings of vessels while working in the berth. Due consideration has been given for shifting of working vessels to anchorage and back. Pilotage charges include an element of shifting charges as well.
- (ii). The vessel is mainly shifted from lower draft berth to deep draft berth in case of loading of export cargo, or from deep draft berth to low draft berth in the case of landing of import cargo or from berth to anchorage and back due to non-availability of suitable berth or for any other reasons.
- (iii). Import vessels laden with fertilisers/potash, etc., are berthed straight away at deeper draft berth and later on shifted, if necessary, to other berths for which no shifting charges is levied.
- (iv). But vessels loading export cargo, even though they request for a deeper draft berth, sometimes due to non-availability of berth, may initially be berthed elsewhere and later on shifted to deeper draft berth. Therefore, in such cases there is no valid reason to charge additional shifting charges to anchorage and back, by the port, for no fault of the Steamer Owners.
- (v). The Steamer Owners incur huge expenditure when their vessels are kept idling at anchorage. The port should provide a suitable berth on vessel's arrival, without resorting to such shifting or waiting at anchorage, which will save time and money.
- (vi). No Shifting charges on any vessels berthed earlier and later on shifted to anchorage for want of convenient berth and back shall be levied.

PSA SICAL

- (i). A comparative position of vessel related charges levied at different Ports is given to indicate that Tuticorin Port is the most expensive as compared to Cochin, Chennai, JNPT and Colombo ports.
- (ii). Although Tuticorin Container Terminal has managed to attract some new services to make direct calls, others have decided against calling at the Tuticorin Port due to significantly high vessel-related charges.

Container Shipping Lines Association of India

- (i). There is no substantive justification for levying a separate fee to finance capital dredging and, therefore, whether the quantum of charge is justified cannot be commented upon.
- (ii). Capital projects such as capital dredging are an integral part of the country's infrastructure and should be financed from central funds rather than charging the users directly. Continuous subsidisation from central funds is not always practical and desirable; and, hence, in the present scenario of privatisation such investment should be seen as investment which will be paid for in the form of extra business rather than direct recovery.

- (iii). In the case of dredging it is quite clear that the port as a whole will benefit. Dredging will encourage main line vessels which in turn will encourage feeders. Therefore, such a charge, if it has to be levied, should be applied to all users.
- (iv). Port should adopt a composite pilotage fee which covers all movements that is required to accommodate its operational requirements. Levy of shifting charge in addition to normal pilotage fee is not warranted.

The Customs Licensed Agents' Association

- (i). The Capital Dredging Expenditure was incurred by the TPT to invite more trade by attracting bigger ships and thereby earn more revenue. Hence, the expenditure should be borne by the TPT. And if levied, it should be levied on vessels beyond 8.24 metre draft since they are the beneficiaries.
- (ii). Separate shifting charges should not be charged as this has already been merged in the consolidated pilotage charges as per the recommendations of the Empowered Committee and approved in the Board of Trustees meeting.

Tuticorin Stevedores' Association

- (i). They have reiterated the comments of The Customs Licensed Agents Association.
- (ii). The TPT has revised the port charges very recently which will definitely have an impact on the vessel traffic at the TPT.
- (iii). The levy on vessels requiring lightering or topping up operations should be charged for the actual berth hire days. Capital dredging levy on the Port dues and Pilotage may be charged following the same principles of vessels converting to Foreign trade from Coastal trade, as decided by the TAMP.
- (iv). The cargo interests are double taxed on account of increased freight rate as well as increased wharfage.

The Shipping Corporation of India Ltd.

- (i). They have fully endorsed the views of the TSAA.
- (ii). In the Chennai Port, the pilotage fee includes pilotage in, pilotage out and shifting. If there is no extra shifting, then the port should not charge for shifting the vessel to anchorage and back to the berth.

Tuticorin Port Trust

- (i). The subject of concessional dredging levy for the vessels utilising the deep draft berth for specific purposes viz. lightering or topping up was discussed in the joint hearing and the Authority after detailed examination had ordered that the dredging levy shall be paid in full irrespective of the nature of usage. Accordingly, the port is collecting the levy, hence there is no merit in the request of the TSAA for concessional levy for specific operations.
- (ii). At the time of rationalisation of the Port Tariff in 1989, the elements of shifting and towage charges were included in the consolidated pilotage fee. Though there is no definition of shifting in the TPT Scale of Rates, movement of vessels within harbour is considered as shifting and the port does not levy shifting charges for shifting of vessels from one berth to another. However, the shifting of vessels to the outer anchorage and again bringing it to the berth is

not shifting, as it is a complete pilotage operation. This involves additional pilotage operation and, therefore, the port levies full pilotage charge for taking the vessel to outer anchorage and bringing it back to the berth. The main activity of the pilotage operation is to bring the vessel from the outer anchorage to the berth and taking back to outer anchorage and therefore, such shifting cannot be free of charge.

(iii). Since there is no provision in the Scale of Rates about the definition of shifting and the number of shifting, appropriate order may be issued.

6. The TSAA vide their letter dated 30 September 2000 submitted further points for reconsideration as summarised below:

- (i). The capital expenditure as incurred by the TPT is a part of the development programme, and is must for a developing Port. This cannot have bearing on the users and such a levy of 50% is not acceptable.
- (ii). Port should not collect Capital dredging levy for vessels with draft lesser than 8.23 metres calling the port. A nominal levy can be charged to the vessel drawing more than 8.23 metres draft.
- (iii). Based on the recommendations of the Directing Group, formed for grouping and simplification of the port tariff, the TPT had approved in its Board Meeting held on 30 October 1985, that no separate charge would be levied for shifting of vessels. This was followed by the TPT till now. However, of late the TPT is demanding shifting charges on the plea that in the Scale of Rates, there is no specific mention of absorbing the shifting charges. Users cannot be taxed for the lapse of not incorporating the correct minutes of the Board in the Tariff.

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position emerges:

- (i). The Applicant as well as the other user organisations have raised the issue of justification for levying a separate fee to meet the expenditure relating to capital dredging. Some of the users have also made a request to restrict the levy to vessels drawing draft of more than 8.24 metres.

The case regarding imposition of a capital dredging levy at the TPT has already been disposed of by this Authority through its Order dated 2 June 2000. The propriety of the levy, its quantum and the section of users to be charged are discussed elaborately in that Order. The issues raised now are repetitions of the objections raised earlier by the users, which had been taken into consideration by this Authority while ordering a separate levy to recover the cost of capital dredging carried out by the TPT. No new facts or omissions in the Order have been brought out by the users now. That being so, there is no merit in the request for reconsideration of the earlier Order of this Authority passed on 2 June 2000.

- (ii). The issue before this Authority to settle is whether shifting of vessels in the circumstances narrated in the application is for port convenience or not; and, if it is not for port convenience, whether a separate charge is payable.

Incidentally, the TPT has also requested the Authority to clarify the definition of shifting in its Scale of Rates.

- (iii). With the capital dredging, the vessels drawing draft of more than 8.24 metres have to be shifted between the lower and higher draft berths for the purpose of lightering or topping up, as the case may be. This shifting operation is due to the fact that all the berths at the TPT do not have a uniform draft. On completion of cargo operation at one category of berths, the vessel has to wait

If the other set of berths is not immediately available for her occupation. Such a waiting can be at the original berth itself or at the anchorage. If the vessel continues to occupy the berth even after completion of operations, she obstructs another vessel which may be waiting for the berth to commence operations. As far as the port is concerned, it continues to get berth hire as its berth is occupied by either of the vessels.

A scarce resource, however, is to be optimally used in the best interest of the economy. That being so, the Port may not like to allow a vessel idling at a berth after completion of operations, when there is an immediate demand for that berth from another vessel. If it is allowed, the result in the long run will be higher pre-berthing detention; and, hence higher cost to ship owners. Further, the vessel also may not like to idle at berth paying berth hire since anchorage fee is cheaper.

In the circumstances explained above, shifting of vessels to the anchorage for re-berthing subsequently can not be classified as shifting for Port's convenience.

(iv). The TSAA claims that shifting charges are included in Pilotage fee and, therefore, the movement of vessel to the anchorage and back to the berth should be free of charge. The TPT, however, levies full pilotage fee in such cases.

The TSAA has submitted records showing that the TPT Board had in October 1985 accepted the recommendations of the Government of India appointed Directing Group on simplification of Port Procedure to consolidate various acts connected with pilotage of vessels and to levy a composite pilotage fees. Accordingly, the shifting charges are merged with pilotage fees and hence pilotage includes shifting.

The TPT has not denied this position. It has also mentioned that the elements of shifting and towage were included in the consolidated pilotage fee at the time of rationalisation of Port Tariff in 1989. The Port has argued that shifting means movement of vessels from one berth to another. But, movement of vessel to the anchorage and back is not shifting as it is a complete pilotage operation. In any case, the port does not levy shifting charges for movement of vessels from one berth to another.

The relevant recommendation of the Directing Group is reproduced below:

“ Shifting Charges : Occasions arise when vessels have to be shifted from one berth to the other. Shifting of vessels is mostly dictated by the operational needs of the port and, occasionally, to suit the convenience of ship owners. The incidence of shifting was particularly high in Calcutta, followed by Cochin. Analysis of the replies and the data received from the ports reveals that shifting is dictated largely to meet operational requirements of the port. This being so, there is little justification for recovering shifting charges separately. The Directing Group accordingly recommends that shifting charges may be integrated with pilotage.”

The language of the recommendation clearly suggests that shifting charges to be merged with pilotage fee is relevant to vessel's shift from berth to berth. At best, it can be interpreted to mean movement of vessels within the dock basin. That being so, the Pilotage charges levied by the TPT covers inward and outward Pilotage and shifting within the basin. A logical consequence of this is that movement of vessels to the anchorage and back can not be a 'shifting' covered by Pilotage fee; and, therefore, is a separately chargeable activity, if it is not for Port's convenience.

In the light of the above discussion, the port's argument that shifting of vessels to the anchorage is a complete pilotage operation is to be admitted. The Port is entitled to receive full pilotage for such an operation.

(v). The TPT has requested to define shifting and to specify the number of free shiftings.

In view of the position explained in paragraph 7(iv) above, shifting included in Pilotage fee is to be held to refer to movement of vessels within the dock basin.

The Port's idea of calling such shiftings as free is wrong. The cost of these shiftings is included in the Pilotage fee. By way of abundant caution, it is to be mentioned that a vessel can not claim any rebate in Pilotage fee, if no shifting is required during her stay in the Port. This is an ancillary service which will be provided if a situation so requires.

The number of shiftings included in the composite pilotage fee can not be limitless. There is no uniform practice obtaining in the major ports in this regard. There is a need to define shifting and the number of shiftings covered by pilotage fee. It is also necessary to define shifting on account of Port's convenience.

Since prescription of a uniform definition of Pilotage and shifting has to be done alongwith adjustment of existing tariffs for such activities, this Authority has already initiated action to consult the Ports in this regard. This process may take a few months to culminate in a common-adoption-order. Till such time, the TPT is advised to continue the existing practice of not levying a separate shifting charges for movement of vessels from one berth to another irrespective of the number of such movements.

8. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority rejects the application of the TSAA against collection of capital dredging levy and additional pilotage fee for movement of vessels to the anchorage and back for re-berthing at the TPT.

S. SATHYAM, Chairman
[Advt. No. III/IV/143/Exty./2000]

